

0- 792773

На правах рукописи

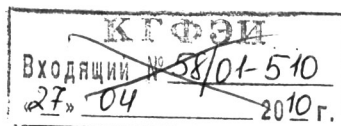
СОФРОНОВ ГЕННАДИЙ НИКОЛАЕВИЧ

**Формирование регионального рынка грузовых
автотранспортных перевозок**

Специальность 08.00.05 – экономика и управление народным
хозяйством
(региональная экономика)

Автореферат
диссертации на соискание ученой
степени кандидата экономических наук

Чебоксары 2010



Работа выполнена в ФГОУ ВПО «Чувашский государственный университет имени И.Н. Ульянова»

Научный руководитель – доктор экономических наук, профессор
Яковлев Анатолий Егорович

Официальные оппоненты – доктор экономических наук, профессор
Захаров Владимир Яковлевич

кандидат экономических наук, доцент
Христофоров Анатолий Михайлович

Ведущая организация: Волжский филиал Московского
автомобильно-дорожного государственного
технического университета (МАДИ)

Защита состоится «20» мая 2010 г. в ____ часов на заседании
диссертационного совета Д 212.301.01 при ФГОУ ВПО «Чувашский
государственный университет им. И.Н. Ульянова» по адресу: 428015, г.
Чебоксары, ул. Университетская, д. 38, корп. 3, ауд. 301.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Чувашского
государственного университета им. И.Н. Ульянова.

Сведения о защите и автореферат диссертации размещены на
официальном сайте ФГОУ ВПО «Чувашский государственный университет
им. И.Н. Ульянова» [http: // www.chuvsu.ru](http://www.chuvsu.ru)

Автореферат разослан «20» апреля 2010 г.

НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА КГУ



0000712745

Ученый секретарь
диссертационного совета, доктор
экономических наук, профессор

Е.Н. Кадышев

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

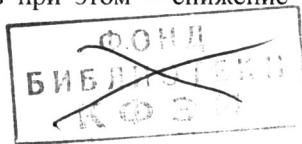
Актуальность темы исследования. Транспорт является важной составной частью экономики Российской Федерации. Значение транспорта особенно остро проявилось в условиях экономического кризиса, особенно в области перевозки грузов всеми видами транспорта. Падение объемов перевозок грузов, увеличение тарифов отрицательно сказывалось не только на развитии самого транспортного комплекса, но и всей экономики в целом. Проблема формирования рынка грузовых перевозок, и особенно на региональном уровне, является актуальной и сложной народно-хозяйственной задачей, позволяющей смягчить остроту кризисных явлений, стабилизировать макроэкономическое развитие.

В современных условиях существенно возрастает роль регионального развития транспорта в целом и его отдельных сегментов, поскольку от транспортного фактора зависит эффективность реальной экономики.

Рационализация перевозок влияет на эффективность производства как отдельных предприятий, так и регионов и страны в целом. Важное значение транспорт имеет также в решении социально-экономических проблем: транспорт обеспечивает занятость 4,3 млн чел., что составляет более 6% среднегодовой численности всех занятых в экономике.

В Российской Федерации мощности транспортных потоков имеют существенные различия по ее регионам и зависят от размещения производительных сил, основных источников сырья, топлива, материалов. Обеспеченность путями сообщения, как по общей длине, так и по густоте, в федеральных округах отличается в десять и более раз. По мере развития производительных сил страны в целом и отдельных ее районов транспортная система нуждается в постоянном совершенствовании как размещения, так и качественного уровня: обновлении материально-технической базы, улучшении организационно-управленческой системы, использовании новейших достижений научно-технического прогресса.

Из вышесказанного следует, что развитие транспортной системы региона в целом и рынка грузовых перевозок, как важнейшей ее подсистемы, необходимо как по экономическим, так и по социальным причинам. Главная цель при этом – снижение



транспортных издержек с одновременным снижением транспортных тарифов, поскольку высокая транспортная составляющая является тормозом в развитии многих отраслей и производств; создание конкурентной среды и оптимального соотношения прямого государственного регулирования и рыночных методов хозяйствования в отрасли.

В связи с изложенным актуальными являются исследования, посвященные разработке основных направлений формирования регионального рынка грузовых перевозок автотранспорта как важнейшей подсистемы транспортного комплекса региональной экономики.

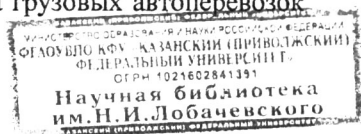
Степень разработанности проблемы. Теоретико-методологические вопросы развития транспортной системы нашли отражение в трудах ведущих российских ученых, таких как С.П. Аукуционек, Л.Л. Афанасьев, Л.А. Бронштейн, Б.Л. Геронимус, С.Ю. Глазьев, Л.К. Горский, Н.Н. Громов, Н.Д. Кондратьев, Г.А. Кононова, В. Леонтьев, В.Н. Лившиц, В.С. Лукинский, А.А. Митаишвили, В.А. Персиянов, С.М. Резер, Д. Росс, Е.Ф. Тихомиров, М.П. Улицкий, Е.А. Хруцкий, а также в диссертационных работах российских исследователей, посвященных проблемам функционирования и развития отдельных видов транспорта и его совершенствования на примере регионов Российской Федерации.

Формирование рыночных систем управления транспортными комплексами, экономические и региональные проблемы транспорта рассматривались и решались такими учеными, как О.В. Белый, Е.В. Будрина, В.Ю. Галобурда, О.В. Гончарук, О.Н. Дунаев, А.А. Зайцев, В.П. Клочков, А.А. Кондратьев, Л.П. Кураков, А.В. Курбатова, А.Г. Мартынов, Л.Б. Миротин, В.И. Сергеев, В.Г. Фомина, В.В. Цыганов и др.

Анализ указанных работ показывает, что они посвящены отдельным аспектам и локальным задачам и не отражают специфики функционирования и развития регионального рынка грузовых перевозок.

Отсутствие концептуальных методологических подходов в формировании регионального рынка автотранспортных перевозок определяет цель и задачи настоящей диссертации.

Цель исследования состоит в разработке и научном обосновании направлений развития рынка грузовых автоперевозок



в регионе как подсистемы транспортного хозяйства Российской Федерации.

Достижение поставленной цели осуществлялось постановкой и решением следующих основных **задач** исследования:

- исследовать теоретико-методологическую основу формирования рынка грузовых перевозок;
- проанализировать современное состояние российского рынка грузовых перевозок;
- проанализировать факторы формирования рынка грузовых автоперевозок в регионе;
- исследовать методические подходы к оценке формирования рынка грузовых перевозок автотранспорта в регионе;
- разработать приоритетные направления развития рынка грузовых перевозок автотранспорта в регионе.

Объект исследования – рынок грузовых перевозок как подсистема транспортного комплекса региона.

Предмет исследования – экономические отношения субъектов хозяйственной деятельности, обуславливающие развитие рынка грузовых автоперевозок в регионе.

Область исследования. Диссертационное исследование проведено в соответствии с п. 5.6 – «Локальные рынки, их формирование, функционирование и взаимодействие; межрегиональная торговля»; п. 5.9 – «Исследование тенденций, закономерностей, факторов и условий функционирования и развития региональных социально-экономических подсистем» паспорта специальностей ВАК РФ (экономические науки).

Теоретической и методологической основой диссертационного исследования явились законы и закономерности экономической теории, методологические принципы, содержащиеся в фундаментальных исследованиях отечественных и зарубежных авторов по формированию региональных рынков, а также фундаментальные положения теории управления транспортной отраслью, учитывающие параметры региональной экономики, регионального менеджмента и маркетинга, а также исследования по проблемам государственного регулирования и транспортной политики в условиях рыночной экономики.

Методический аппарат исследования включает в себя системный подход, методы экономического анализа и синтеза, экономико-статистический анализ, экономико-математическое

моделирование, конструирование управленческих технологий и логистических схем в транспортном комплексе, табличную и графическую интерпретацию эмпирической информации.

Информационную основу исследования составили статистические материалы Министерства транспорта РФ, Госкомстата России, органов статистического учета и отчетности субъектов Приволжского федерального округа (ПФО). В работе учтены положения Стратегии развития транспортного комплекса РФ и законодательные акты, постановления Правительства РФ, нормативные документы региональных органов власти и публикации отраслевой печати.

Научная новизна проведенного исследования заключается в разработке методических рекомендаций к формированию регионального рынка грузовых автотранспортных перевозок, а также приоритетных направлений его развития.

Научная новизна заключается в следующем:

1. Уточнены теоретико-методологические положения о роли грузовых перевозок в развитии региональной экономической системы в условиях меняющейся внешней среды, суть которых состоит в их адаптации к условиям модернизации экономики и самого транспортного комплекса, обосновании функционального содержания и разработки инструментария управления, оценки транспортных потоков грузов.

2. Формирование регионального рынка грузовых перевозок имеет особенности, обусловленные кризисным состоянием рыночной экономики: падение объема грузовых перевозок, необоснованный рост тарифов, углубление неравномерности структуры хозяйства регионов и связанные с этим диспропорции перевозок по территории страны, отставание формирования товарных рынков в регионах и общероссийского рынка в целом, влияние процесса глобализации мировой экономики.

3. Выявлена и количественно оценена взаимосвязь между группами факторов транспортной инфраструктуры и интенсивности грузовых перевозок, которые, в свою очередь, находятся в прямой зависимости от множества других условий и факторов, иногда противоречащих друг другу. Самостоятельным является фактор роста тарифов на грузовые перевозки, обоснованы опережающие темпы роста тарифов, особенно на железнодорожные и автомобильные перевозки, по сравнению с темпами роста цен на

промышленную продукцию и в строительстве.

4. Обоснованы методические рекомендации по оценке формирования регионального рынка грузовых перевозок, которые показывают, что уровень его развития возможно оценить с помощью графического представления объемных показателей грузовых перевозок в виде диаграмм Парето; расчет территориальных индексов для анализа распределения грузовых перевозок; представление статистических данных в виде временных рядов базисных темпов роста и др.

5. Разработаны приоритетные направления развития регионального рынка грузовых автотранспортных перевозок: координация работы с другими видами транспорта; сокращение сверхдальних перевозок; расширение выпуска автомобилей с погрузо-разгрузочными устройствами, а также автомобилей большой грузоподъемности; применение на перевозках автопоездов с набором прицепов и полуприцепов; создание автомагистралей и проведение реконструкции действующих, контейнеризация перевозок на базе многовекторной логистики, преимущества которой заключаются в широких возможностях системы опорных распределительных терминалов, а также технологии контейнерных автопоездов.

Практическая значимость результатов исследования заключается в том, что результаты исследования по формированию регионального развития рынка грузовых автотранспортных перевозок позволяют научно обоснованно определять основные направления его модернизации в условиях реструктуризации отрасли, создания региональных транспортно-логистических центров. Основные выводы и рекомендации работы могут служить методической базой для дальнейших исследований в области управления региональными рынками грузовых перевозок автотранспорта, а также предлагаются к использованию в учебном процессе при чтении дисциплины «Региональная экономика», «Формирование и взаимодействие региональных рынков».

Апробация результатов исследования. Основные результаты диссертационного исследования были доложены на научно-практических конференциях разного уровня. По теме диссертации опубликовано 11 работ общим объемом 3,65 п.л., из них – 2,9 п.л. авторские.

Объем и структура диссертации. Диссертация содержит 182

страниц основного текста, в том числе 24 рисунка и 26 таблиц, список использованных источников из 150 наименований, приложение.

Во введении обоснована актуальность темы исследования, определены цель и задачи, объект и предмет исследования, раскрыты научная новизна и практическая значимость работы.

В первой главе «Теоретико-методологические основы формирования рынка грузовых перевозок» выявлена экономическая роль грузового автотранспорта в современных условиях. Рассмотрены тенденции развития транспорта на региональном уровне, а также изучены основные принципы и методические основы исследования регионального рынка грузовых перевозок.

Вторая глава «Анализ и оценка состояния регионального рынка грузовых перевозок автотранспорта» посвящена исследованиям узловых проблем развития грузовых перевозок на региональном уровне. На основе этих исследований выявлены условия и факторы развития регионального рынка грузовых автотранспортных перевозок. Кроме того, дана оценка состояния рынка грузовых автоперевозок в Чувашской Республике.

Третья глава «Основные направления формирования регионального рынка грузовых перевозок автотранспорта» посвящена развитию автотранспортной инфраструктуры грузовых перевозок, формированию инновационных региональных центров грузовых автотранспортных перевозок и оптимизации грузовых автотранспортных перевозок.

В заключении приведены основные выводы и результаты, полученные в ходе исследования.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Уточнена роль грузовых перевозок в развитии региональной экономической системы в условиях меняющейся внешней среды.

Транспортная система играет важную роль в социально-экономическом развитии страны, она обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Экономико-географические особенности страны определяют значительную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ с точки зрения реализации ее транзитного потенциала.

Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы. В связи с этим роль транспорта в социально-экономическом развитии страны определяется рядом объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания.

Объемные характеристики транспортного обслуживания напрямую влияют на полноту реализации экономических связей внутри страны и за ее пределами, а также на возможность перемещения всех слоев населения для удовлетворения производственных и социальных потребностей.

Стоимостные характеристики перевозок любой продукции (транспортный тариф) отражаются непосредственно на ее конечной цене, прибавляются к затратам на производство, влияют на конкурентоспособность продукции и зону ее сбыта.

Качественные характеристики уровня транспортного обслуживания связаны со скоростью, своевременностью, ритмичностью, безопасностью и экологичностью функционирования транспортной системы.

Скорость транспортного сообщения влияет на эффективность экономических связей и подвижность населения. Рост скорости доставки грузов и пассажиров дает ощутимый экономический и социальный эффект. При перевозке грузов он выражается в высвобождении оборотных средств предприятий, а при перевозке пассажиров – в высвобождении времени людей, которое может быть использовано на другие цели.

Удешевление и ускорение перевозок на магистральных видах транспорта позволят сблизить удаленные друг от друга регионы страны, повысить качество жизни населения и уровень деловой активности, укрепить территориальное единство страны и создать более благоприятные условия для реализации потенциальных экономических и социальных возможностей каждого российского региона.

Своевременность (регулярность, ритмичность) транспортного обслуживания в грузовом и пассажирском сообщении имеет большое экономическое значение. В грузовом сообщении, например, от нее зависят страховые запасы продукции на складах грузополучателей, необходимые для поддержания непрерывности производства и снабжения населения, объем необходимых

оборотных средств и затраты на хранение грузов.

Таким образом, транспорт является одной из крупнейших системообразующих отраслей, имеющих тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы. По мере дальнейшего развития страны, расширения ее внутренних и внешних транспортно-экономических связей, роста объемов производства и повышения уровня жизни населения значение транспорта и его роль как системообразующего фактора будут только возрастать.

Конкуренция на рынке грузовых автомобильных перевозок, несмотря на его особенности, как и на других рынках, определяется влиянием комплекса общеизвестных сил, действующих с различной интенсивностью и имеющих различную направленность. Они взаимодействуют друг с другом и определяют конкурентоспособность предприятий-перевозчиков, отрасли, регионов в целом. Под влиянием этих сил и на основе имеющихся у стран абсолютных или сравнительных преимуществ формируются конкурентные стратегии и основные направления конкурентной борьбы.

Основными направлениями конкурентной борьбы на рынке грузовых автомобильных перевозок являются следующие:

- конкурентная модель оптимизации издержек;
- концентрация капитала и производства посредством слияний и поглощений;
- диверсификация видов деятельности автомобильных грузоперевозчиков в направлении расширения логистических и управленческих аспектов.

Рынок автомобильных грузоперевозок – высококонкурентный рынок. Поэтому стоящая перед Россией жизненно важная задача расширения своей деятельности на этом рынке затрагивает стратегические интересы основных его участников (стран), стремящихся не только не допустить усиления позиций России в международных автомобильных грузоперевозках, но, напротив, расширить собственные операции на территории РФ.

При этом важно понимать конкурентные преимущества и слабости российских автоперевозчиков на рынке международных автомобильных перевозок, а также методы усиления первых и устранения (смягчения) вторых.

2. Выявлены особенности формирования регионального рынка грузовых перевозок в современных условиях.

Устойчивый рост уровня социально-экономического развития страны и отдельных регионов в значительной мере определяется эффективностью функционирования транспорта. Анализ региональных особенностей трансформации этого вида экономической деятельности в Чувашской Республике направлен на выявление основных тенденций дальнейшего развития отрасли.

Результаты деятельности субъектов рынка транспортных услуг характеризуют следующие показатели: объем перевозки грузов и грузооборот. По итогам анализа перевозки грузов по видам транспорта всех видов деятельности в республике выявлена общая тенденция снижения значений этого показателя: в 2009 г. объем перевозки грузов составил 50,1 % от уровня 2005 г., снизившись на 49,9%, кроме того, грузооборот грузовых автомобилей составил 70,3% от уровня 2005 г., снизившись на 29,7% (табл. 1).

Таблица 1

Динамика объема перевозки грузов и грузооборот грузовых автомобилей организаций всех видов деятельности (кроме субъектов малого предпринимательства) в Чувашской Республике

Показатель	Единицы измерения	Год				
		2005	2006	2007	2008	2009
Объем перевозки грузов	тыс. тонн	15414,6	11960,6	13073,8	10975,0	7727,4
	% к предыдущему году	97,0	77,6	109,3	83,9	70,5
	% к 2005 г.	100	77,6	84,8	71,2	50,1
Грузооборот грузовых автомобилей	тыс. т-км	504500	450000	453000	407185,4	354788,4
	% к предыдущему году	95,3	89,2	100,7	89,9	87,1
	% к 2005 г.	100	89,2	89,8	80,7	70,3

Источник: таблица составлена автором по данным официального сайта органов власти Чувашской Республики <http://gov.cap.ru/>

Объем перевозок грузов и грузооборот грузовых автомобилей организаций, не относящихся к субъектам малого предпринимательства, всех видов деятельности в 2008 г. составил 10975,0 тыс. тонн и 407185,4 тыс. т-км, или соответственно 98,8% и 101,3%, к уровню 2007 г.

Объем перевозок грузов и грузооборот грузовых автомобилей организаций, не относящихся к субъектам малого предпринимательства, всех видов деятельности в 2009 г. составил 7727,4 тыс. тонн и 354788,4 тыс. т-км, или соответственно 68,8% и 82,4%, от уровня 2008 г.

Таблица 2

**Перевозки грузов по видам транспорта общего пользования
в Чувашской Республике**

Транспорт	Единицы измерения	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Железнодорожный	тыс. тонн	842	1332	1327	1338	1290	1096
	% к предыдущему году	95,8	129,7	99,6	100,8	96,4	85,0
	% к 2000 г.	100	158,2	157,6	158,9	153,2	130,2
Автомобильный	тыс. тонн	2940	2744	2710	2333	3272	3783
	% к предыдущему году	87,4	105,9	98,8	86,1	140,2	115,6
	% к 2000 г.	100	93,3	92,2	79,4	111,3	128,7
Внутренний водный	тыс. тонн	1066,5	1124,7	2054,9	2056	2236,5	2686,3
	% к предыдущему году	120,6	61,4	182,7	100,1	108,8	120,1
	% к 2000 г.	100	105,5	192,7	192,8	209,7	251,9
Воздушный	тонн	40,1	9,1	0,1	-	-	-
	% к предыдущему году	95,9	22,7	1,1	-	-	-
	% к 2000 г.	100	22,7	0,2	-	-	-
Всего	тысяч тонн	4848,5	5200,7	6091,9	5727,0	6798,5	7565,3
	% к предыдущему году	94,5	95,5	117,1	94,0	118,7	111,3
	% к 2000 г.	100	107,3	125,6	118,1	140,2	156,0

Источник: таблица составлена автором по данным статистического сборника Транспорт в Чувашии, 2009.

На фоне снижения показателя суммарного объема перевозки грузов динамика этого показателя по видам транспорта различна. Значительный рост отмечен на автомобильном и внутреннем водном транспорте. Железнодорожные перевозки, напротив, сократили объем перевозок (табл. 2, рис. 1).

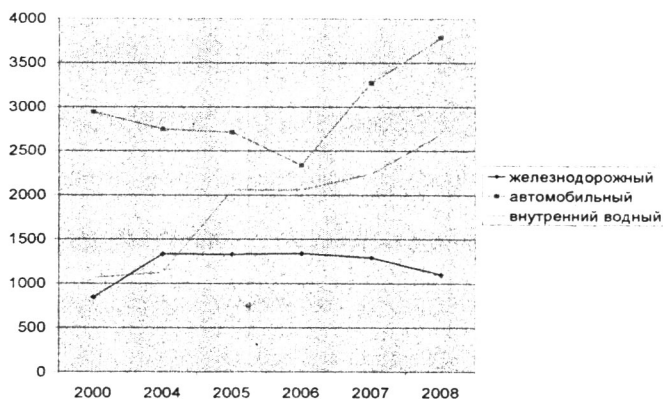


Рис. 1. Динамика перевозок грузов по видам транспорта общего пользования, тыс. тонн

Источник: диаграмма составлена автором по данным статистического сборника Транспорт в Чувашии, 2009.

По результатам анализа структуры грузоперевозок по видам транспорта выявлены тенденции: увеличение доли внутреннего водного транспорта с 22,0% в 2000 г. до 35,5% в 2008 г.; снижение автомобильного транспорта с 60,6% в 2000 г. до 50,0% в 2008 г.; снижение доли железнодорожных перевозок с 17,4% в 2000 г. до 14,5% в 2008 г.

Перераспределение грузопотоков между этими тремя видами транспорта вызвано более низкой себестоимостью перевозок внутренним водным транспортом. В среднем за исследуемый период на долю железнодорожного транспорта приходилось 16,0 %, на долю автомобильного транспорта — 55,3%, на долю внутреннего водного транспорта — 28,8% общего объема перевозок в республике.

Таблица 3

Структура перевозки грузов по видам транспорта общего пользования в Чувашской Республике, %

Транспорт	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Всего	100	100	100	100	100	100
В том числе:						
автомобильный	88	92	95	95	96	97
железнодорожный	12	8	5	5	4	3
воздушный	0	0	0	-	-	-

Источник: таблица составлена автором по данным статистического сборника Транспорт в Чувашии, 2009.

По Российской Федерации доля автомобильного транспорта составляла за этот период в среднем 74%, доля железнодорожного транспорта — 16,0%, доля внутреннего водного транспорта — 1 % (табл.3).

В суммарной величине грузооборота транспорта общего пользования региона доля автомобильного транспорта была в среднем около 92%. Таким образом, автомобильный транспорт сохраняет позиции лидера перевозки грузов в республике (табл. 4).

Таблица 4

Грузооборот по отдельным видам транспорта общего пользования в Чувашской Республике, тыс. т-км

Транспорт	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Всего	115960,7	194670,9	301966,8	299284,8	421394,3	435788
В том числе:						
автомобильный	101688,8	179324,2	287422,6	284486,0	405081,6	420863,5
железнодорожный	14220,8	15331,3	14544,1	14798,8	16312,7	14924,5
воздушный	51,1	15,4	0,1	-	-	-

Источник: Транспорт в Чувашии, 2009: стат. сборник / Чувашстат. – Чебоксары, 2009. – 89 с.

Особенности рассматриваемого региона, определяемые недостаточно развитой железнодорожной инфраструктурой, а также высокая мобильность автомобильного транспорта, обусловили то, что автомобильный транспорт становится одним из наиболее перспективных направлений развития данного комплекса, обеспечивая взаимосвязь внутри всей транспортной инфраструктуры региона. Поэтому развитие автотранспортной инфраструктуры в Чувашской Республике имеет стратегическое значение для экономического роста и качественного перехода экономики республики к инновационному пути развития.

3. Анализ факторов формирования и развития регионального рынка грузовых автотранспортных перевозок.

Проблема несбалансированности развития единой транспортной системы России включает в себя три группы составляющих.

Первая – это диспропорции в темпах и масштабах развития разных видов транспорта. Наиболее яркий пример – значительное отставание развития внутреннего водного транспорта и высокие темпы роста автомобилизации.

Вторая – это недостаточное развитие существующей транспортной инфраструктуры, наиболее остро проявляющееся в несоответствии уровня развития автомобильных дорог уровню

автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки, в резком сокращении числа региональных и местных аэропортов, а также в наличии многочисленных "узких мест" на стыках отдельных видов транспорта.

Третья – это территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры.

К проблемам автотранспорта относятся низкая производительность подвижного состава, а также сравнительно высокая (значительно выше, чем на водном и железнодорожном транспорте) себестоимость перевозок. Автомобильный транспорт – один из основных загрязнителей атмосферы. Со сроком службы транспортных средств более 8 лет эксплуатировалась 1/5 часть грузовых автомобилей в автохозяйствах общего пользования. 30% автобусов полностью амортизированы и подлежат списанию.

Основные общесистемные проблемы развития автотранспортной отрасли Российской Федерации состоят в следующем:

- наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры;
- недостаточный уровень доступности транспортных услуг для населения, мобильности трудовых ресурсов;
- недостаточное качество транспортных услуг;
- низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала;
- недостаточный уровень транспортной безопасности;
- усиление негативного влияния транспорта на экологию.

Таким образом, в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием автотранспортной системы. Необходима новая долгосрочная транспортная стратегия, которая определяет основные стратегические направления и целевые ориентиры развития транспортной системы на период до 2030 года.

Основным показателем грузовых перевозок является объем перевозок грузов – количество грузов в тоннах, перевезенных транспортом. Другим показателем грузовых перевозок является грузооборот транспорта – объем работы транспорта по перевозкам грузов, отражаемый в тонно-километрах. Этот показатель определяется путем суммирования произведений массы перевезенных грузов в тоннах на расстояние перевозки в

километрах. Очевидно, что на базе этих двух объемных показателей можно рассчитать средний пробег транспорта, равный их отношению. Значения среднего пробега транспорта по макрорегионам (федеральным округам) могут дать информацию о масштабах грузовых перевозок.

Помимо указанных выше факторов интенсивности грузовых перевозок, следует также рассматривать факторы транспортной инфраструктуры – густоту автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием. При анализе факторов рынка автоперевозок, в дополнение к вышеуказанным факторам транспортной инфраструктуры, необходимо также учитывать показатели, отражающие качественную сторону автомобильных дорог. К этим факторам относятся: 1) удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования и 2) удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования.

Все указанные выше факторы имеют непосредственное отношение к рынку грузовых перевозок, поскольку характеризуют, с одной стороны, сложившуюся на той или иной территории транспортную инфраструктуру, с другой стороны, отвечающую этой инфраструктуре реальную интенсивность грузовых перевозок. А поскольку все перечисленные факторы в статистических изданиях представлены в динамике и по территориям (субъектам РФ, федеральным округам), имеется возможность комплексного анализа условий регионального развития рынка грузовых перевозок.

Сложность финансового состояния транспорта усугубляется опережающими темпами роста цен на потребляемые им ресурсы. Уровень доходной ставки по перевозкам особенно стал отставать от роста цен на ресурсы после принятия Правительством Российской Федерации решений по сдерживанию индексации транспортных тарифов без распространения аналогичного порядка на отрасли, поставляющие транспорту материально-технические ресурсы.

Несмотря на многократное повышение тарифов на перевозки грузов, финансовое положение транспортных предприятий не удалось нормализовать (табл. 5, рис. 2).

Таблица 5

Индексы тарифов на грузовые перевозки в 2009 г. на конец периода, в % к концу предыдущего периода

	За 2009 год	I квартал	II квартал	III квартал	IV квартал
Российская Федерация	117,4	102,9	113,2	98,3	102,7
Приволжский федеральный округ	105,2	101,5	114,2	99,2	91,5
Республика Башкортостан	108,4	108,5	101,5	100,5	97,9
Республика Марий Эл	84,6	99,7	85,5	99,2	100,0
Республика Мордовия	96,7	100,0	100,0	96,7	100,0
Республика Татарстан	150,7	96,9	126,6	106,0	115,9
Удмуртская Республика	96,8	97,5	99,5	99,8	100,0
Чувашская Республика	99,7	99,6	100,0	100,0	100,1
Пермский край	126,8	78,5	130,7	90,9	135,9
Кировская область	106,6	103,1	103,5	99,9	100,0
Нижегородская область	79,0	103,8	120,7	101,2	62,4
Оренбургская область	88,4	88,4	100,0	100,0	100,0
Пензенская область	100,2	100,2	100,0	100,0	100,0
Самарская область	110,7	110,3	103,1	101,1	96,3
Саратовская область	87,1	95,5	128,0	92,6	77,0
Ульяновская область	94,7	100,0	97,5	97,2	100,0

Источник: Социально-экономическое положение Приволжского федерального округа в 2009 году. М., 2010. – 27 с.

Доля убыточных крупных и средних предприятий в 2009 г. составила 35,2 %. Со стороны заказчиков возрастает также дебиторская задолженность перед организациями транспорта.

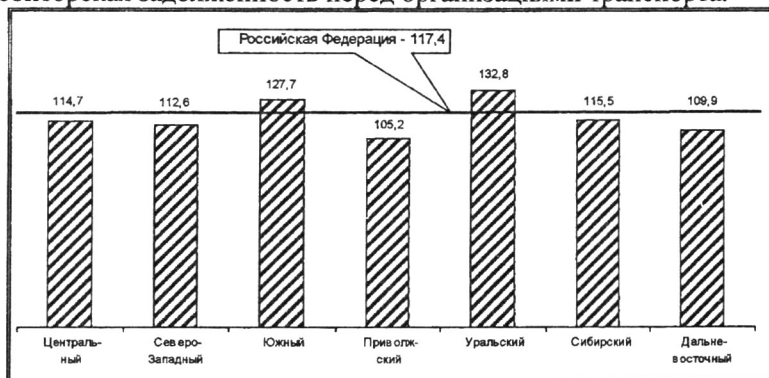


Рис. 2. Индексы тарифов на грузовые перевозки по федеральным округам Российской Федерации, декабрь 2009 г. в % к декабрю 2008 г.

Источник: Социально-экономическое положение Приволжского федерального округа в 2009 году. М., 2010. – 27 с.

Основными причинами низкой рентабельности и убыточности перевозок являются снижение объемов перевозочной работы при сохранении всей инфраструктуры видов транспорта и незначительном снижении численности производственного персонала, а также отставание роста доходных ставок от роста цен на потребляемые транспортом топливо, электроэнергию, материалы и технические средства. Выделяемые бюджетные субсидии пока полностью не покрывают потери в доходах транспортных компаний, возникающие в результате государственного регулирования тарифов на перевозки грузов.

Доля коммерческих перевозок грузов в общем объеме перевозок грузов автомобильным транспортом к 2030 г. должна увеличиться в 2 раза, или до 60 %.

В области тарифного регулирования в целях повышения доступности автотранспортных услуг для потребителей грузового автомобильного транспорта необходимо обеспечить: недопущение кратковременной реализации автотранспортных услуг ниже себестоимости с целью получения конкурентных преимуществ (демпинга); совершенствование механизмов финансирования мероприятий по безопасности дорожного движения.

Для развития конкурентного рынка транспортных услуг необходимо становление экономически состоятельных и инвестиционно привлекательных судоходных компаний путем стимулирования процессов реструктуризации и реформирования предприятий отрасли, повышения эффективности их работы, содействия процессам интеграции и образованию крупных компаний, способных конкурировать на рынке услуг внутреннего водного транспорта.

В области тарифного регулирования предусматривается дальнейшая дифференциация тарифов для приближения базового тарифа к объективным затратам. В этой части главными задачами являются: снижение тарифов на перевозки массовых грузов путем использования маршрутных технологий; совершенствование тарифов, определяющих экономику прогрессивных технологий перевозок – интермодальных и мультимодальных перевозок; решение вопросов, касающихся региональной (территориальной) дифференциации.

4. Разработаны методические рекомендации по оценке формирования рынка грузовых перевозок автотранспорта в регионе.

Объем перевозок грузов учитывается по видам транспорта, сообщения, роду грузов, направлениям перевозок. Единицей наблюдения в статистике перевозок грузов является отправка, т.е. партия груза, перевозка которой оформлена договором перевозки.

Перевозки грузов автомобильным транспортом включают суммарные объемы, выполненные грузовыми автомобилями, пикапами и фургонами на шасси легковых автомобилей и автоприцепами. Учет перевезенных грузов осуществляется по моменту прибытия. Объем перевозок грузов указывается по фактической массе перевезенных грузов с учетом массы тары, массы контейнеров за каждую езду (заезд).

Грузооборот транспорта определяется путем суммирования произведений массы перевезенных грузов в тоннах на расстояние перевозки в километрах. Грузооборот транспорта группируется по видам транспорта, сообщения, ширине колеи, роду грузов и другим признакам.

Начиная с 1995 г. данные по перевозке грузов и грузообороту автомобильного транспорта организаций всех видов экономической деятельности включают оценку объемов перевозок грузов и грузооборота, выполненных предпринимателями (физическими лицами) – владельцами грузовых автомобилей, занимающимися коммерческими автоперевозками; а с 1996 г. – оценку в целом по Российской Федерации объемов перевозок грузов и грузооборота, осуществляемых автомобильным транспортом без лицензии (неформальная деятельность). В итог по Российской Федерации включаются данные о перевозках и грузообороте автомобильного транспорта по организациям всех видов деятельности, не распределенные по субъектам Российской Федерации.

Протяженность сети путей сообщения определяется путем суммирования длин отдельных участков, образующих сеть.

Наряду с этим объемным показателем регистрируются удельные показатели – густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием. Под этим понимается протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в километрах, приходящаяся на единицу площади территории (на 1000 км² и на 10000 км² соответственно) Российской Федерации или субъекта.

В российской статистике регистрируются также относительные показатели, отражающие качественную сторону автомобильных

дорог. Так, выделяют автомобильные дороги с усовершенствованным покрытием. К ним относятся дороги со следующими видами покрытия: цементобетонным, асфальтобетонным, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами.

Удобным видом графического представления объемных показателей являются диаграммы. В качестве примера на рис. 3 представлены данные, иллюстрирующие распределение объема грузовых перевозок по регионам ПФО в 2000 и 2008 гг. – начальному и конечному моменту изучаемого временного интервала.

Эти диаграммы позволяют проследить и территориальное распределение объема грузовых перевозок. Судя по рис. 3, в региональном разрезе по автоперевозкам лидерство сохраняет Республика Башкортостан, на долю которой в 2000 г. приходилось 17% грузовых автоперевозок и в 2008 г. – 14%.

Следующий важный с методологической точки зрения вопрос – исследование динамики изменения факторов развития рынка грузовых перевозок, цель которого – выявление тенденций его развития и прогноз. Здесь эффективными оказываются модели временных рядов, которые могут быть использованы для прогноза значений зависимой переменной в будущем.

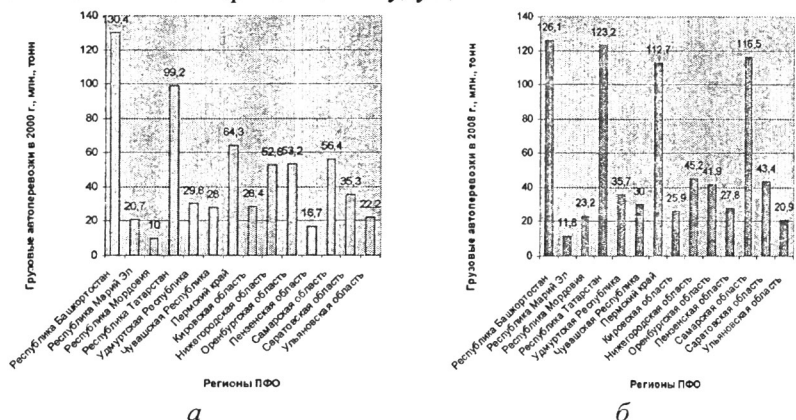


Рис. 3. Распределение объема грузовых автотранспортных перевозок по регионам ПФО: а – в 2000 г.; б – в 2008 г.

Источник: диаграммы составлены автором по данным статистического сборника Социально-экономическое положение Приволжского федерального округа в 2008 году.

Важным с методологической точки зрения вопросом является разработка типологии статистических единиц – в рассматриваемом случае федеральных округов – по принятому множеству информативных факторов развития рынка грузовых перевозок. Здесь целесообразно обратиться к методам факторного и кластерного анализа. Оба метода являются методами многомерного статистического анализа и позволяют на основе теории статистических выводов распространять результаты анализа, выполненного по ограниченному числу выборочных исследований, на более широкий круг объектов (генеральную совокупность).

Перечисленные выше методы многомерного статистического анализа применимы для моделирования факторов развития рынка грузовых перевозок, поскольку развитие рынка грузовых перевозок есть многомерный процесс, определяемый не одним, а множеством факторов, описываемых комплексом показателей.

5. Разработаны приоритетные направления развития регионального рынка автотранспортных перевозок.

Отличительной особенностью развития транспортной системы по инновационному типу является значительное увеличение экспортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики, темпы роста которых будут в 2,5 раза выше темпов роста перевозок аналогичных импортных грузов, повышение роли транспортно-логистической инфраструктуры в организации товародвижения; рост объемов перевозок грузов транспортом общего пользования. Основной абсолютный прирост будет обеспечиваться автомобильным транспортом, отсюда возникает необходимость строительства и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые промышленные районы с местами приложения рабочей силы; повышения потребности экономики и населения в услугах по высокоскоростным перевозкам (с обеспечением заранее оговоренного срока доставки).

При этом важнейшее значение будет иметь "инфраструктурный эффект" формирования городских агломераций, связанный с реализацией проектов строительства крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров и информационных узлов.

Региональные аспекты развития транспортной системы страны будут связаны с созданием сети территориально-производственных

кластеров, ориентированных на высокотехнологичные производства, с концентрацией таких кластеров в урбанизированных регионах; созданием территориально-производственных кластеров, ориентированных на глубокую переработку сырья и производство энергии, обеспечивающих освоение новых территорий; образованием и развитием туристско-рекреационных зон.

Инновационный тип развития предполагает высокие темпы роста перевозок автомобильным транспортом, который обеспечивает наиболее гибкую реакцию на запросы экономики, особенно секторов высоко- и среднетехнологичных производств.

Решающее значение для формирования современной сети на территории России будет иметь создание интегрированной сети транспортно-логистических комплексов, обеспечивающих предоставление широкого спектра конкурентоспособных услуг, ускоренное развитие интермодальных перевозок и формирование территориально-производственных кластеров.

При переходе к инновационному типу развития требования к характеру и направлениям развития транспортной системы в наибольшей степени определяют следующие фундаментальные факторы: усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг, капитала, и других факторов экономического роста; структурная перестройка мировых и национальных экономик, связанная с изменением баланса между экономическими центрами, возрастание роли региональных экономических союзов, ожидаемое распространение новых информационных, nano- и биотехнологий. Это повлечет за собой изменение национальных и мировых грузопотоков, повышение требований к качеству транспортного обслуживания, исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на наращивании топливного и сырьевого экспорта, необходимость перехода к интенсивному инновационному развитию.

На новом этапе транспортная стратегия должна определять активную позицию государства в деле совершенствования транспортной системы России как ключевого фактора социально-экономического развития страны. Это касается прежде всего повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы,

усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли. Исходя из этого формулируются цели, приоритеты и задачи стратегического развития транспорта.

По теме диссертации опубликованы следующие работы:

Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, рекомендованных ВАК РФ

1. Софронов Г.Н. Транспортная система Чувашской Республики и ее роль в развитии экономики региона / Г.Н. Софронов // Вестник Чувашского университета. – 2008. – № 4. – 0,5 п.л. – с. 457-463.

Публикации в других изданиях

2. Софронов Г.Н. Проблемы развития сети автотранспортных дорог в Чувашской Республике / Г.Н. Софронов // Сборник научных статей докторантов, аспирантов и соискателей. – Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, 2008. – Вып. 4. – 0,3 п.л. – С. 290-295.

3. Софронов Г.Н. Инвестиционные риски в системе управления транспортным предприятием / Г.Н. Софронов, С.Ю. Петров // Вызовы современности в свете истории и философии мировой экономики: материалы международной научно-практической конференции. – Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, 2007 – 0,3 п.л. – С. 176-184 (в соавторстве 0,15 п.л.).

4. Софронов Г.Н. Особенности формирования стратегии управления инвестициями транспортного предприятия / Г.Н. Софронов // Вызовы современности в свете истории и философии мировой экономики: материалы международной научно-практической конференции. – Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, 2007 – 0,3 п.л. – С. 200-204.

5. Софронов Г.Н. Формирование инвестиционного климата в отраслях экономики региона / В.Ф. Филимонов, В.Ю. Михайлов, Г.Н. Софронов // Инновация как объективный фактор развития национальной экономики: материалы всероссийской научно-практической конференции. – Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, 2008. – 0,3 п.л. – С. 245-247 (в соавторстве 0,1 п.л.).

6. Софронов Г.Н. Совершенствование управления инвестиционной деятельностью логистических систем / Г.Н. Софронов // Подготовка квалифицированных специалистов как основа устойчивого развития экономики в современных условиях: материалы

102
всероссийской научно-практической конференции. – Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, 2009. – 0,25 п.л. – С. 270-273.

7. Софронов Г.Н. Управление логистическими системами в регионах / Г.Н. Софронов // Подготовка квалифицированных специалистов как основа устойчивого развития экономики в современных условиях: материалы Всероссийской научно-практической конференции. – Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, 2009. – 0,3 п.л. – С. 273-276.

8. Софронов Г.Н. Конкурентоспособность транспортного предприятия в современных условиях / Г.Н. Софронов // Инновация как объективный фактор развития национальной экономики: материалы Всероссийской научно-практической конференции. – Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, 2008. – 0,3 п.л. – С. 433-437.

9. Софронов Г.Н. Роль грузового автотранспорта в социально-экономическом развитии региона / Г.Н. Софронов, С.Ю. Петров // Регионы России: проблемы ускорения социально-экономического развития: материалы региональной научно-практической конференции, посвященной 80-летию П.А. Сидорова. – Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, 2007. – 0,4 п.л. – С. 255-259 (в соавторстве 0,2 п.л.).

10. Софронов Г.Н. Экономические основы формирования инфраструктуры автотранспорта / Г.Н. Софронов // Сборник научных статей докторантов, аспирантов и соискателей. – Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, 2008. – Вып. 1. – 0,3 п.л. – С. 209-215.

11. Софронов Г.Н. Конкурентоспособность предпринимательских структур / Г.Н. Софронов // Сборник научных статей докторантов, аспирантов и соискателей. – Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, 2008. – Вып. 4. – 0,4 п.л. – С. 88-91 (в соавторстве 0,2 п.л.).